

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION
DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT**

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES
SUR LE DOCUMENT D'ORIENTATION SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE**

Monsieur Paul Bégin
Québec, le 1^{er} mars 2006

Monsieur le président,

Mesdames et Messieurs
les membres de la Commission des
Transports et l'Environnement.

D'entrée de jeu, j'aimerais fournir les motifs et l'esprit dans lesquels s'inscrit ma présence devant la Commission, aujourd'hui.

Je suis ici à titre individuel et non pas en tant que membre d'un groupe, d'un parti politique ou en tant qu'un ex-membre du gouvernement.

Je suis ici parce que je crois qu'une société démocratique repose sur des bases fragiles et qu'il est de notre devoir, en notre qualité de citoyens, de tenter de la protéger quand nous croyons qu'un ou plusieurs de ses principes fondateurs sont menacés ou mis à l'écart, par qui que ce soit.

Or, je crois que nous sommes présentement devant une telle situation avec la Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route (L.Q. 2004, c. 27) et le Document d'orientation sur les véhicules hors route soumis à cette Commission parlementaire par la ministre déléguée aux Transports. D'où ma présence aujourd'hui devant vous.

Par ailleurs, je tiens à indiquer aux membres de la Commission que je ne suis pas plus un fanatique de la motoneige et du quad que je n'en suis un pourfendeur. À mon point de vue, l'un et l'autre véhicules sont devenus tout à la fois des moyens de travail et de transport extraordinaires et des instruments de loisirs offrant à leurs usagers des moments de pur bonheur et des plaisirs fantastiques et renouvelés.

Depuis l'année 2000, je suis propriétaire d'un quad. Avant cela, au début des années 1980, j'ai fait successivement l'acquisition de quatre motos pour mes enfants: d'abord une 50cc, puis une 80cc et finalement deux 70cc. Je suis encore propriétaire des trois dernières. Depuis cette même époque, aux deux ans en moyenne, je fais un voyage hivernal en

motoneige à mon chalet, un voyage d'environ 40 kilomètres, aller-retour, la route y menant n'étant pas ouverte durant l'hiver.

Le dernier de ces voyages remonte à aussi loin que la semaine dernière. Nous étions cinq personnes : mon épouse, deux de mes fils et la conjointe de l'un d'entre eux. Une fois rendus sur place, transportés en motoneiges par des amis de St-Félicien, avec armes et bagages, nous avons fait exclusivement de la raquette et du ski de fond pendant quatre jours. Sans les motoneiges, une telle expédition me serait évidemment impossible, à moins d'avoir recours, comme le faisait mon père dans les années 1950, à un « snow-mobile ».

Le 30 novembre 2004, la juge Hélène Langlois, J.C.S., à la suite d'un long procès et à la demande de la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord », ordonnait, par injonction, à La Municipalité régionale de comté des Laurentides (MRCL) d'interdire l'accès aux motoneigistes sur le parc linéaire « Petit Train du Nord » entre les bornes 68.5 et 106.5 jusqu'à ce que des mesures appropriées soient prises pour que cesse la nuisance résultant de la circulation de motoneiges sur ce tronçon du parc linéaire. (mes soulignements)

Dans la même décision, la juge Langlois condamnait également la MRCL et le Procureur général du Québec, solidairement, à payer à chacun des membres de la Coalition, telle que redéfinie par la Cour dans sa décision, un montant de 1 200.00 \$ en dommages-intérêts annuels, pour quelques années.

Quelques jours après avoir pris connaissance de ce jugement important, j'ai appris le dépôt à l'Assemblée nationale, et son adoption par les députés, du Projet de loi 90 (L.Q. 2004, c. 27) intitulé Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route.

Je dois dire que j'ai été extrêmement surpris et profondément déçu en tant que citoyen de l'adoption d'une telle loi par l'Assemblée nationale. Mais je l'étais encore plus en tant que juriste qui a adhéré toute sa vie aux règles fondamentales que l'on retrouvait anciennement aux articles 406 et 407 du Code civil du Bas-Canada, et que l'on retrouve maintenant dans les articles 947 et 952 du Code civil du Québec.

Ces différentes dispositions se lisent comme suit :

406. La propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par la loi ou les règlements.

947. La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi.

407. Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité.

952. Le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation faite suivant la loi, pour une cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité.

Ces règles sont maintenant complétées par un nouvel article introduit par le nouveau Code civil du Québec, l'article 976, mais surtout bien supportées par les articles 5 à 8 de la Charte des droits et libertés de la personne (L.R.Q. c. C-12).

L'article 976 du Code civil du Québec se lit comme suit :

976. Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent suivant la nature ou la situation de leur fonds, ou suivant les usages locaux.

Quand aux articles 5 à 8 de la Charte des droits et libertés de la personne, ils sont formulés comme suit :

5. Toute personne a droit au respect de sa vie privée.
6. Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi.
7. La demeure est inviolable.
8. Nul ne peut pénétrer chez autrui ni y prendre quoi que ce soit sans son consentement exprès ou tacite.

Après cette lecture instructive de nos droits en tant que citoyens, voyons maintenant le texte de l'article 1 du Projet de loi 90, (L.Q. 2004, c. 27), en se rappelant que cet article s'insère après l'article 87 de la Loi sur les véhicules hors route (L.R.Q., c. V-1.2) :

87.1 Nulle action en justice fondée sur les inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants ne peut être intentée pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1^{er} mai 2006, lorsque la cause du préjudice alléguée est l'utilisation d'un véhicule visé par la présente loi, dès lors que ce véhicule circule aux endroits autorisés par la présente loi ou ses règlements.

L'action en justice est néanmoins recevable contre le conducteur ou le propriétaire d'un véhicule hors route qui n'aurait pas respecté une disposition de la présente loi ou d'un règlement pris sous son autorité.

À ce stade-ci, que peut-on dire, sommairement, de cette disposition?

Cela crève les yeux, cette disposition vise spécifiquement à usurper les citoyens de leur droit de se prévaloir, à leur bénéfice, des dispositions du

Code civil du Québec, en particulier de son article 976, mais aussi des articles 5 à 8 de la Charte des droits et libertés de la personne.

Que faut-il dire à l'égard du 2^{ième} alinéa de cet article sinon qu'il est, à sa face même, une parodie de droit ! On confond volontiers le droit de poursuite pour une infraction de nature pénale à un recours en droit civil, par exemple le droit à l'injonction et celui à des dommages, comme si l'un était assimilable à l'autre et comme si la preuve à apporter était la même.

Au tout début de ma pratique d'avocat, j'ai eu à m'occuper d'un dossier très particulier pour l'époque. Une dame de plus de soixante-quinze ans, veuve de son état, était propriétaire d'un immeuble que lui avait légué son mari, en fait un lot originaire complet, situé dans la petite ville de Donnacona. Avec le temps, cet immeuble s'était retrouvé en plein centre de la ville. Veuve Lambert, puisque c'est comme cela qu'elle s'appelait, faisait face, depuis quelques années, au moment de la consultation à notre étude, à un assaut soutenu et très agressif de la part des autorités de la Ville de Donnacona pour qu'elle leur vende son immeuble. Le prix offert par les autorités de la ville était ridiculement bas.

Dans les faits, l'immeuble de Veuve Lambert était devenu pratiquement encerclé par des développements domiciliaires récents et par diverses institutions publiques qui s'installaient alors à Donnacona ou qui s'y relocalisaient. La ville voulait devenir propriétaire de cet immeuble pour faire sauter ce qui était devenu, à son point de vue, un verrou à son développement harmonieux.

Mais Veuve Lambert ne voulait pas vendre sa propriété, du moins pas au prix ridiculement bas qu'on lui offrait. En même temps que les représentants de la ville négociaient avec elle l'acquisition de sa terre, (avec son mari, antérieurement), la ville de Donnacona, dans un premier temps (1963) zonait sa terre, « zone scolaire et de bien-être », ce qui limitait dorénavant l'usage et les constructions permis sur cette terre à des édifices ou parcs à l'usage du public. Le zonage antérieur était « résidentiel ».

Dans un deuxième temps, en 1967, la ville re-zonait la terre de Veuve Lambert en « zone institutionnelle », avec à peu près les mêmes restrictions que prévoyait le règlement de 1963, c'est-à-dire une « zone scolaire et de bien-être ».

Cela signifiait que la terre de Veuve Lambert ne pouvait plus être utilisée par elle autrement que selon ses droits acquis et ne pouvait plus être vendue autrement que pour un usage public, tel un parc, ou pour des fins de construction de bâtiments publics. C'était à toutes fins pratiques rendre sans valeur sa propriété, ou tout au moins la baisser substantiellement de valeur.

Nous avons attaqué les manœuvres de la ville de Donnacona devant les tribunaux, en l'occurrence la Cour supérieure du Québec, et nous avons gagné la cause. (Je dis « nous » parce que c'est mon associé, Pierre Delisle, qui a mené le dossier à terme). En 1976, la Cour d'appel a confirmé le jugement de la Cour supérieure à l'effet que ce que la Ville de Donnacona avait fait à l'égard de la terre de Veuve Lambert était l'équivalent d'une « expropriation déguisée ». Elle a également confirmé l'annulation du règlement de zonage de la ville de Donnacona et a accordé des dommages-intérêts à Veuve Lambert.

Or, je viens de prendre connaissance du Document d'orientation préparé par la ministre déléguée aux Transports à la suite de la consultation publique sur les véhicules hors-route qui s'est tenue en mai et juin 2005, préalablement à la présente commission parlementaire. Et là, je l'avoue, la lecture de ce document m'a fait tomber à la renverse, comme St-Paul, mon saint patron, sur le chemin de Damas.

Dans ce document, la ministre déléguée aux Transports propose, ni plus ni moins, de prolonger et de généraliser l'injustice profonde qui a été créée par l'Assemblée nationale le 16 décembre 2004 à la suite du jugement de la Cour supérieure du Québec dans l'affaire de la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord.

Il ne peut plus être question de se tenir silencieux. L'odieux doit être combattu, quelle que soit la force de celui qui agit ainsi.

Ma réaction d'aujourd'hui n'est pas nouvelle. Dès après son adoption, le 16 décembre 2004, il m'était impossible de rester silencieux ou inactif devant une loi qui accorde, à toutes fins pratiques, le droit à certaines personnes, les motoneigistes, de priver des milliers d'autres citoyens, propriétaires, locataires ou usagers de terrains et de résidences situés en bordure de certaines pistes utilisées par les motoneigistes, du droit de jouir paisiblement de leur propriété, à l'abri des bruits excessifs, particulièrement en soirée et la nuit, et des odeurs pestilentielles causées par ces mêmes motoneiges circulant sur ces pistes.

Il m'était impossible de rester silencieux ou inactif devant une loi qui prive également ces mêmes citoyens du droit d'être indemnisés pour les dommages qu'on leur a par ailleurs causés. Ma réaction était d'autant plus intense que ces indemnités pour dommages avaient déjà été arbitrées et déterminées par un tribunal de droit commun, la Cour supérieure du Québec, après un procès juste et équitable, et après de longs délais d'attente et des milliers de dollars engloutis.

En effet, cette loi spéciale, non seulement s'appliquait-elle pour un certain futur, soit jusqu'au 1^{er} mai 2006, mais elle agissait et agit encore rétroactivement, soit sur les trois ans précédant la date de son adoption, le 16 décembre 2004, ce qui signifie le 16 décembre 2001.

J'ai donc, dès ce moment-là, considéré, et je le considère toujours, l'adoption de cette loi d'exception comme un geste indigne d'un état démocratique. Le geste est d'autant plus choquant que l'État québécois a laissé, pendant des années, des citoyens se débattre de bonne foi devant les tribunaux dans l'espoir légitime d'obtenir justice et réparation, en observant les règles judiciaires, ce qui, on en conviendra, est la manière douce que les démocraties ont choisie pour trancher les litiges opposant des citoyens à d'autres citoyens, mais aussi des citoyens à l'État lui-même, ou à l'une de ses créatures.

Quand, au début de décembre 2004, l'État québécois a compris qu'il avait perdu sa cause, au lieu de se soumettre loyalement à la décision des tribunaux, ce qui, encore une fois, est la manière démocratique de se comporter en pareil cas, il a adopté la loi spéciale mentionnée plus haut et a annulé par celle-ci la décision que la Cour supérieure avait rendue en faveur des citoyens.

Devant ces faits survenus à la veille de la fin de la session d'automne 2004, comme d'autres personnes, je n'ai pu que constater que cette loi plaçait l'intérêt des motoneigistes, et surtout celui de la MOTONEIGE, au-dessus et à l'encontre des droits des citoyens riverains des pistes de motoneiges, et ce, indépendamment du type de véhicule que les motoneigistes utilisaient et de la manière dont ils le faisaient.

Aussi, peu de temps après, en janvier et février 2005, j'ai tenté, dans les limites des moyens dont je disposais alors, d'alerter les membres du Parti Québécois, et de son aile parlementaire, à ce qui m'apparaissait comme une grave injustice. Aussi, ai-je proposé pour adoption, lors du Conseil national du Parti Québécois des 12 et 13 février 2005, tenu à Trois-Rivières, une résolution que j'avais antérieurement fait adopter par l'exécutif du Comté de Louis-Hébert, le 10 janvier 2005 (proposition 17 des Propositions aux instances et à l'aile parlementaire). Ce projet de résolution prévoyait :

« de donner à l'aile parlementaire du Parti Québécois le mandat d'exiger du Gouvernement du Québec qu'il modifie à nouveau le Règlement sur les véhicules hors route...pour y introduire une disposition à l'effet d'interdire, à compter du 1^{er} mai 2007, à tout véhicule hors route non doté d'un moteur quatre temps et/ou ne produisant pas plus de 50 décibels, la circulation dans tout sentier, aux endroits situés à moins de 100 mètres d'une habitation, d'une installation exploitée

par un établissement de santé ou d'un aire réservée à la pratique d'activités culturelles, éducatives, récréatives ou sportives ».

Comme on peut le constater, j'invitais, par cette résolution, les membres du Parti Québécois à comprendre que si notre intention était d'agir à la fois dans l'intérêt des motoneigistes et des riverains des pistes, la solution passait, entre autres choses, par l'obligation qui serait imposée aux manufacturiers de motoneiges de construire à l'avenir des machines équipées de moteurs différents de ceux qui équipent actuellement la quasi totalité des motoneiges, en l'occurrence des moteurs quatre temps, sinon leurs machines ne pourraient dorénavant circuler dans certains sentiers.

Malheureusement, même si elle était très limitée par rapport aux problèmes vécus par les gens de la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord », et par tous ceux à qui le Projet de loi 90 enlevait tout recours en dommages et en injonction, ma tentative a lamentablement échoué. Ma résolution a en effet été battue à plates coutures! J'ai alors pris acte, d'autant plus qu'on annonçait qu'il y aurait une commission d'enquête (ou parlementaire, peu importait son nom) pour étudier la question.

Refaisons brièvement le cheminement de cette histoire depuis son début, en mettant sur la table les enjeux qui sont en cause.

Un peu partout au Québec, des citoyens sont propriétaires de lots qui n'ont jamais fait l'objet de division cadastrale, sinon quelques-unes faites par-ci par-là pour faciliter l'installation du fils ou de la fille à côté de la maison ancestrale. Ils vivent en toute quiétude, loin du brouhaha de la ville et de ses courses folles. La terre et ses produits, y compris la forêt, sont leur gagne-pain. Au fil des ans, particulièrement depuis les années 1960, ils ont fait l'acquisition d'abord d'une motoneige, puis d'un quad. D'abord récréatifs, ces deux types de véhicules sont vite devenus pour eux des outils de travail, ou des moyens de transport, tout en ne perdant pas leur caractère récréatif. Ils vivent dans la quiétude.

D'autres citoyens ont acquis, au fil des cinquante dernières années, des parcelles de terrains, un peu partout sur le territoire québécois, d'abord à des fins de loisirs, puis, peu à peu, à des fins de résidence quatre saisons, à caractère champêtre. Ils voulaient l'espace, la nature, la sainte paix. Ils l'ont généralement trouvée au moment de leur achat.

Mais, peu à peu, insensiblement, d'abord, les uns et les autres ont perdu cette quiétude et cette paix au profit des « autres » qui sont venus d'ailleurs, ces derniers étant généralement bien assis sur la selle de leurs motoneiges ou de leurs quads.

Au fil des années, les bruits et les odeurs se sont intensifiés au point de rendre la vie de ces riverains presque insupportable, à certains moments. Ces citoyens dérangés dans la jouissance paisible de leur propriété se sont donc coalisés et ont entrepris d'obtenir justice : la cessation de ces bruits et de ces odeurs, et le paiement de dommages-intérêts pour ce qui leur avait été imposé unilatéralement dans le passé. Ils ont demandé à la Cour supérieure du Québec d'apprécier et d'arbitrer la situation.

Après une longue enquête, la Cour leur a accordé, le 30 novembre 2004, l'ordonnance qu'ils recherchaient, c'est-à-dire un ordre de la Cour donné à qui de droit, de faire cesser les bruits et les odeurs dans le voisinage de la propriété de ces citoyens (la fermeture de la piste). La Cour leur a également accordé des dommages-intérêts pour les indemniser des dommages que ces bruits et ces odeurs leur avaient causés au cours des années antérieures.

La réponse du Gouvernement face à ce jugement ne fut pas, comme cela est la règle quand il n'est pas d'accord avec les conclusions d'un jugement, de porter la décision de la juge de la Cour supérieure devant la Cour d'appel et d'obtenir, entre-temps, comme le permet le Code de procédure civile du Québec, la suspension des ordonnances contenues au jugement dont il est appelé.

Au contraire, le Gouvernement a agi de manière foudroyante et brutale : il a déposé le Projet de loi 90 devant l'Assemblée nationale qui l'a adopté le 16 décembre 2004, quinze jours à peine après la décision de la Cour

supérieure. Par ce projet de loi, le Gouvernement dépossédait les membres de la Coalition, qui avaient gagné leur cause, de tout recours judiciaire pour un futur de 18 mois et un passé de 36 mois, et surtout il les dépossédait du bénéfice des conclusions de ce jugement.

Afin de justifier, d'étayer ou de soutenir, tout au moins en partie, l'adoption de ce projet de loi 90, le Gouvernement a adopté, toujours en décembre 2004, le Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules hors route interdisant la circulation des motoneiges, la nuit, entre 22 h et 6 h, dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées, avec, néanmoins, le pouvoir des municipalités locales de modifier la plage horaire pour l'adapter à leurs besoins.

Plus tard, d'autres gestes ont été posés par le Gouvernement, entre autres et de manière non limitative :

- une tournée de consultation a été faite en mai et juin 2005;
- la publication du Document d'orientation sous étude par la Commission;
- la tenue de la présente Commission parlementaire;

Essentiellement le Document d'orientation déposé par le Gouvernement indique que des améliorations substantielles seront apportées à la situation existante, comme, par exemple, et de manière non limitative, encore une fois:

- la création de tables de concertation, à compositions super élargies;
- des modifications législatives ou réglementaires relatives à la vitesse des véhicules quand ils circulent à une certaine distance de résidences;
- l'interdiction de modifier les pots d'échappements;
- la surveillance accrue des sentiers;

- la sensibilisation des usagers aux problèmes de bruit, de la vitesse et des odeurs;

Bref, ce document prétend contenir les réponses ou, tout au moins, les avenues de réponses aux problèmes posés par le jugement de la Cour supérieure dans le dossier Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord », et Gérard Émond et Aline Thibault-Émond c. La MRC des Laurentides, Club de motoneiges Diable et rouge inc., Club de moto-neige de Labelle inc., Société d'assurance TIG, Le groupe commerce compagnie d'assurances et Compagnie d'assurances Lombard et le Procureur Général du Québec (Terrebonne, 700-06-000001-000, 30 novembre 2004, date d'audition : 26 mai 2004).

Le gouvernement en est tellement convaincu qu'il envisage très sérieusement, en effet, la possibilité d'élargir l'application de la clause d'immunité contre les recours des riverains à l'encontre des motoneigistes, introduite à l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route (L.R.Q., c. V - 1.2) le 16 décembre 2004 par l'article 1 du Projet de loi 90, à l'ensemble des sentiers interrégionaux qui respecteraient les obligations anciennes et nouvelles contenues dans le Règlement sur les véhicules hors route pour la construction et le fonctionnement des sentiers interrégionaux.

On retrouve très clairement cette volonté à la page 13 du Document d'orientation, dans les termes suivants :

INCONVÉNIENTS DE VOISINAGE, BRUIT ET ODEURS

Dans le contexte où la pratique des VHR sera davantage encadrée pour respecter la quiétude des riverains, une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs.

Or, quelle sera la vraie situation, sur le terrain, le 2 mai 2006 ? Ou, pour donner plus de temps au Gouvernement pour agir, quelle sera la vraie situation la veille de l'ouverture de la saison de motoneige ou de quad, quelque part à la fin d'octobre ou au début de novembre 2006 ?

Je crois que l'on peut répondre, sans trop de risques de se tromper, que :

- les tables de concertation en région pour établir un réseau interrégional pour la motoneige et un pour le quad ne seront pas encore en place, et si oui, certainement pas fonctionnelles au point d'avoir pris des décisions, et, encore moins, de les avoir mises à exécution;
- le financement des réseaux interrégionaux n'aura pas encore été déterminé, la commission parlementaire se tenant à peu près un mois avant le dépôt du budget 2005-2006 par le ministre des Finances;
- la loi accordant le pouvoir de réglementer pour interdire la circulation de véhicules munis de moteur non conformes aux normes environnementales ne sera pas adoptée ou en vigueur, rien ne nous permettant en effet, de croire ou d'espérer l'adoption de ces dispositions nécessaires par le gouvernement fédéral au cours de l'année 2006;
- l'étude socio-acoustique n'aura certes pas été réalisée et surtout pas transformée en réglementation ou en loi. En passant, celle faite par la juge Langlois dans le dossier Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord », serait-elle mauvaise, biaisée ou inexacte?
- les agents de surveillance des sentiers n'auront pas été mieux identifiés et mieux formés, et les patrouilles spéciales dont ils devraient faire partie n'auront pas eu le temps d'être mises en place?

Dès lors, on peut se demander s'il est justifié d'accorder (même de penser de le faire) l'immunité envisagée par le Gouvernement quand on sait, d'entrée de jeu, que les riverains des sentiers de motoneige et ou de quad

auront à nouveau à subir une situation que l'existence même de la présente commission condamne ou réproouve. Doit-on comprendre que ces riverains devront payer de leur patience, douleurs et souffrances pendant plusieurs années encore?

Mais la question est beaucoup plus profonde que cela. En effet, prenons pour acquis que toutes les mesures énoncées dans le Document d'orientation seraient en place avant le début de la saison de motoneige et de quad à l'automne 2006. Est-il alors justifié d'accorder une clause d'immunité au bénéfice du Gouvernement du Québec, de la Fédération québécoise XYZ de motoneige, du ou des clubs de motoneige de la MRC XYZ, ou enfin l'association des motoneigistes de St-Clin-Clin si l'on pense sincèrement que les mesures mises en place, les moyens développés, les interdictions faites, les infractions créées, les surveillants et la formation mis en place rendront la vie des riverains des sentiers interrégionaux de motoneige et de quad acceptables selon les critères de l'article 976 du Code civil du Québec?

Poser la question, c'est y répondre. Et la réponse, c'est NON, NON et NON.

En effet, une chose est évidente : si les mesures envisagées par le gouvernement sont les bonnes et qu'elles sont toutes mises réellement en application, il n'y a absolument aucun besoin d'introduire dans la Loi sur les véhicules hors route une clause d'immunité au bénéfice de qui que ce soit, puisque, par hypothèse il n'y aura plus d'inconvénients causés aux riverains des sentiers interrégionaux de motoneige ou de quad qui dépasseront les inconvénients normaux du voisinage ou qui excéderont les limites de la tolérance que des voisins, en l'occurrence, les motoneigistes, les quadistes et les riverains, se doivent suivant la nature ou la situation de leur fonds, ou suivant les usages locaux, pour paraphraser l'article 976 du Code civil du Québec.

Inversement, si après l'implantation de tout cela, le gouvernement, ou qui que ce soit d'autre (MRC, Fédération, Club, Association, Municipalité etc.) sentent encore le besoin de bénéficier d'une telle clause exorbitante, c'est probablement parce qu'ils savent que, dans les faits, les mesures

envisagées et prises ne seront pas suffisantes pour empêcher ces inconvénients (dommages) aux riverains.

En conséquence, par l'adoption d'une clause d'immunité, tel qu'il envisage de le faire, le gouvernement servirait d'instrument, à des tiers, pour exproprier, sans une juste et préalable indemnité, les riverains des sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées de même que dans les sentiers interrégionaux existants et à venir, le tout au bénéfice d'autres citoyens, les motoneigistes et les quadistes, locaux et étrangers (because le tourisme).

On va s'écrier que telle n'est pas l'intention gouvernementale. Bravo! Je suis prêt à le croire.

Alors, que le gouvernement passe aux actes. Qu'il exproprie les gens concernés en les indemnisant par le paiement du coût des inconvénients qu'ils ont subis dans le passé, et qu'ils subiront dans le futur!

Si, par contre, le gouvernement, et tous les autres intervenants favorables à l'ouverture, à la construction, au maintien et à l'amélioration de tels sentiers, pour des raisons individuelles ou de développement économique régional ne sont pas capables, financièrement, d'indemniser adéquatement les riverains affectés défavorablement par leurs activités, le choix qui s'impose n'est pas de faire assumer les inconvénients par les riverains, mais bien de ne pas ouvrir de nouveaux sentiers et même de fermer ceux où l'indemnisation ne peut être adéquate.

CONCLUSION

Mais une fois tout cela dit, fait et même pris pour avéré, que faut-il comprendre qu'il arrivera à ceux qui ont gagné leur cause dans le dossier Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord », et Gérard Émond et Aline Thibault-Émond c. La MRC des Laurentides, Club de motoneiges Diable et rouge inc., Club de moto-neige

de Labelle inc., Société d'assurance TIG, Le groupe commerce compagnie d'assurances et Compagnie d'assurances Lombard et le Procureur Général du Québec?

Qu'advient-il, autrement dit, de ceux qui ont dans leur patrimoine, depuis le 30 novembre 2004, un jugement qui leur donne droit à la tranquillité et à la quiétude, ainsi qu'à une indemnisation déjà déterminée par la Cour pour les années où, justement, ils ont été privés de cette tranquillité et de cette quiétude auxquelles ils avaient droit ?

Qu'advient-il des simples citoyens qui se retrouveront, avec leurs petits problèmes personnels, mis en balance avec tous les intérêts sociaux, économiques et touristiques des autres membres des tables de concertation ?

Qu'arrivera-t-il aux simples citoyens qui auront à se battre contre une clause d'immunité énoncée à la page 13 du Document d'orientation dans les termes suivants, déjà cités mais qu'il faut reproduire, sous un titre évocateur et non équivoque :

INCONVÉNIENTS DE VOISINAGE, BRUIT ET ODEURS

Dans le contexte où la pratique des VHR sera davantage encadrée pour respecter la quiétude des riverains, une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs.

Le Document d'orientation comporte une nouvelle compréhension des divers problèmes soulevés par la présence et le développement de la pratique de la motoneige et du quad partout sur le territoire québécois, particulièrement en région.

Ce document nous fait comprendre qu'il n'y a pas que des gagnants dans l'aventure du développement de la pratique de ces sports et du

développement économique et touristique qui l'accompagne. Il y a des perdants.

Cependant, il n'y a aucune raison, même celle de l'intérêt public, qui justifierait que ces personnes soient forcées de sacrifier leur droit de jouir de leur propriété, en toute quiétude et éternellement, si elles ne sont pas pleinement et justement indemnisées au préalable.

Paul Bégin
Québec
Le 1^{er} mars 2006